

BILETY KOLEJOWE JAKO PRZEDMIOT SPORU POLSKO- -UKRAIŃSKIEGO W GALICJI, 1908–1910 – ASPEKT JĘZYKOWY

Jarosław Moklak

Uniwersytet Jagielloński

ABSTRACT

TRAIN TICKETS AS A BONE OF POLISH-UKRAINIAN CONTENTION IN GALICIA, 1908–1910 – THE LINGUISTIC ASPECT

At the beginning of the 20th century a Polish-Ukrainian dispute flared up in Galicia. It concerned the scope of the use of Polish, Ukrainian and German languages in the public sphere. The railway became the object of criticism of some Ukrainian politician who focused their efforts on popularizing the use of train tickets in the Ukrainian language. From 1907 until 1909 the Ukrainians proposed in the Sejm a number of parliamentary motions concerning this matter. In the autumn of 1909 they began to fight by submitting urgent motions which entered the Sejm agenda omitting the standard course of proceedings. The first motion was put forward by Zakharij Skvarka (1 October 1909), the second by Tymotej Starukh (3 February 1910). Both motions allowed to begin the initial debate in the Sejm, but they did not lead to appeasing the argument since, eventually, both were rejected by the majority of votes.

Key words: Galician Sejm, Ukrainian language, train tickets

Słowa kluczowe: sejm galicyjski, język ukraiński, bilety kolejowe

Na początku XX wieku działania w kierunku rozszerzenia uprawnień autonomii krajowej, podejmowane przez elity rządzące Galicją, poszerzyły płaszczyznę konfrontacji polsko-ukraińskiej. Spór rozgorzał o zakres stosowania języków polskiego i ukraińskiego w sferze publicznej i nasilił się w następstwie sejmowych inicjatyw ustawodawczych zgłoszonych w 1907 roku przez posłów polskich z formacji konserwatywnych, co wywołało protesty w środowiskach ukraińskich. Doszło wówczas do zmiany w polityce ukraińskiego klubu sejmowego, polegającej na stosowaniu tzw. obstrukcji technicznej. Szczególnie ostro Ukraińcy wystąpili przeciwko ustawie o rozszerzeniu kompetencji Rady Szkolnej Krajowej (wniosek Michała Bobrzyńskiego) i ustawie o języku urzędowym władz autonomicznych (wniosek Dawida Ab-

rahamowicza). Odtąd sprawy językowe, obok kwestii reformy wyborczej do sejmu, zdominowały debaty prowadzone przez instytucje kulturalno-oświatowe, organizacje partyjne, publicystykę oraz deputowanych do parlamentu wiedeńskiego i sejmu lwowskiego.

W latach 1907–1909 politycy ukraińscy zgłosili w sejmie i parlamencie szereg interpelacji w sprawie braku poszanowania języka ukraińskiego w sądach, utrudniania urzędowania gmin w języku ukraińskim, lekceważenia języka ukraińskiego przez urzędy skarbowe, starostwa czy rady szkolne wszystkich szczebli. Obiektem krytyki stały się także porządki panujące w galicyjskiej kolei żelaznej¹, co potwierdza interpelacja Jewhena Łewyckiego złożona w Radzie Państwa 16 lipca 1907 roku, w której domagano się wprowadzenia biletów z napisami ukraińskimi i zapowiadania odjazdów pociągów po ukraińsku². Interpelacje nie spełniały swego zadania, ponieważ najczęściej spotykały się ze zdawkową odpowiedzią komisarza rządowego, dlatego jesienią 1909 roku posłowie ukraińscy rozszerzyli walkę o akcję polegającą na składaniu wniosków nagłych, które po uznaniu nagłości w głosowaniu mogły być wprowadzone do porządku obrad sejmu z pominięciem zwyczajnego trybu postępowania. Najpierw wpłynął wniosek posła Zacharija Skwarki w sprawie zaprowadzenia na kolei galicyjskiej biletów z napisami ukraińskimi, który otworzył nowe pole rywalizacji polsko-ukraińskiej w debatach sejmowych³.

Na początku 1902 roku weszły w życie nowe taryfy opłat za przejazd, co wymusiło na władzach kolejowych wydrukowanie nowych biletów, lecz dyrekcje kolei we Lwowie i Stanisławowie zleciły druk biletów tylko z napisami niemieckimi i polskimi⁴. Począwszy od 1902 roku, społeczność ukraińska protestowała przeciwko brakowi biletów z napisami ukraińskimi i coraz częściej demonstracyjnie domagała się takich biletów w kasach kolejowych. Niejednokrotnie dochodziło do sytuacji konfliktowych, które kończyły się nieuprzejmością z obu stron, przy czym prasa ukraińska nagłaśniała głównie te wypadki, w których funkcjonariusze kolei obrażali podróżnych ukraińskich. Organ narodowców ukraińskich „Diło” namawiał do udziału w akcjach protestacyjnych, polegających na bezwzględnym żądaniu biletów z napisami ukraińskimi, a w razie ich nieotrzymania – do pisania skarg, oczywiście w języku ukraińskim. Specjalnie w tym celu redakcja uruchomiła rubrykę pt. „O język ruski na kolei”, w której publikowano przykłady nadużyć urzędników kolejowych⁵. Akcja była obliczona na upowszechnienie języka ukraińskiego w procedurze odwoławczej, ponieważ dyrekcje kolei były zobowiązane odpowiadać na skargę w tym języku, w jakim ona wpłynęła. „Diło” konstatowało, że akcja spowoduje upowszech-

¹ *Stenograficzne sprawozdania z posiedzeń Sejmu Krajowego Królestwa Galicji i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskiem* (dalej – *Stenogr. Spraw.*), 5 posiedzenie 1 sesji 9 kadencji z 22 IX 1908, s. 205; 7 posiedzenie z 24 IX 1908, s. 291; 11 posiedzenie z 3 X 1908, s. 474; 13 posiedzenie z 6 X 1908, s. 540; 20 posiedzenie z 17 X 1908, s. 933; 38 posiedzenie z 18 IX 1909, s. 2352; 44 posiedzenie z 1 X 1909, s. 2656; 56 posiedzenie z 16 X 1909, s. 3344.

² *О руську мову на залізницях. Внесенє п. о-ра Евгєна Левицького*, „Diło” 1907, nr 168 z 9 VIII, s. 2.

³ *Stenogr. Spraw.*, 44 posiedzenie 1 sesji 9 kadencji z 1 X 1909, s. 2655.

⁴ *Ibidem*, 46 posiedzenie 1 sesji 9 kadencji z 4 X 1909, s. 2737.

⁵ *За руську мову на залізницях*, „Diło” 1909, nr 209 z 23 IX, s. 2 i inne numery.

nienie języka ukraińskiego w administracji kolejowej i ostatecznie wymusi na dyrekcji kolei wprowadzenie do sprzedaży biletów z napisami ukraińskimi. Podobnie było z żądaniem dokumentacji poświadczającej wysyłkę towarów drogą kolejową⁶.

Posel Skwarko w swoim wniosku nagłym podał kilka przykładów wskazujących na negatywne skutki społeczne braku biletów z napisami ukraińskimi. Bywało tak, że gdy zebrała się grupa młodych ludzi, a w kasie nie sprzedano im żądanych biletów albo spotkali się z odmową wystawienia biletu *in blanco*, na którym sami zamierzali wpisać po ukraińsku stosowne dane, wsiadali do pociągu bez biletu. Wówczas dochodziło do dyskusji z konduktorami, a ponieważ młodzież ukraińska uważała, że kolej łamała jej prawa narodowe; kończyło się to interwencją z udziałem służb mundurowych. Sytuacje takie zdarzały się bardzo często i były jednym ze sposobów upominania się o respektowanie praw przyznanych językowi ukraińskiemu jako krajowemu. W uzasadnieniu posel Skwarko obrazowo przedstawił kilka często spotykanych sytuacji. Ilustracją jednej z nich były wypadki z 9 września 1909 roku na stacji w Kołomyi, dotyczące podróżnych udających się do Delatyna, których usunięto z wagonu siłą, chociaż chcieli zapłacić za przejazd, gdyby otrzymali bilety z napisami ukraińskimi⁷. Zdarzały się również incydenty polegające na nieuprzejmości, a nawet wulgarnej wymianie słów. Uczeń Bohdan Barysz, chcąc udać się w podróż z Kołomyi do Stanisławowa, zażądał biletu z napisami ukraińskimi, jednak spotkał się z następującą reakcją zacytowaną przez Skwarkę: „to są hajdamackie awantury, to są tylko rzekome krzywdy, bierz Pan ten bilet albo każę Pana wyrzucić”⁸. Na innej stacji podróżny Michajło Zachidnyj, prosząc o wydanie biletu w języku ukraińskim, usłyszał, że taki bilet nie może być wystawiony, ponieważ w przeciwnym razie kolej musiałaby wystawiać bilety „w językach chińskim i japońskim”⁹. Podane przykłady ilustrują gotowość do eskalacji sporu po obu stronach. Akcja ukraińska z jednej strony niewątpliwie wyolbrzymiała skalę problemu, jednak z drugiej polityka Dyrekcji Kolei, od której zależało przygotowanie odpowiednich biletów, nie była wystarczająco otwarta na oczekiwania podróżnych narodowości ukraińskiej. W tych warunkach utarczki słowne na poziomie obsługi pasażerów stawały się zjawiskiem coraz bardziej powszechnym i zaogniały relacje polsko-ukraińskie, i tak już napięte z wielu innych powodów.

Jedną z przyczyn narastającego sporu było wystawianie biletów w języku niemieckim. Odmowa przyjęcia takiego biletu mogła zostać uznana za brak poszanowania dla państwowej i wiodącej w monarchii kultury niemieckiej, a ponadto wyeksponowanie języka niemieckiego niejako sytuowało język polski poza sporem. Zorientowana narodowo społeczność ukraińska dopatrzyła się w tym celowej akcji polskiej. Dochodziło do absurdalnych sytuacji i komicznych argumentacji – na przykład 15 września 1909 roku posel Skwarko na stacji w Mościskach poprosił o bilet do

⁶ Archiwum Główne Akt Dawnych (dalej – AGAD), zespół 305, sygn. 284, Przypadki naruszania ustawy językowej, skargi na urzędników nieprzyjmujących interesantów posługujących się językiem ukraińskim, 1906–1911 oraz sygn. 285, 1912–1916, liczne karty; *Ruszczyzna w kolejnictwie galicyjskim*, „Gazeta Narodowa” 1907, nr 3 z 4 I, s. 2; *Новину*, „Діло” 1907, nr 195 z 12 IX, s. 2.

⁷ *Stenogr. Spraw.*, 46 posiedzenie 1 sesji 9 kadencji z 4 X 1909, s. 2738.

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem, s. 2738–2739.

Lwowa z napisami w języku ukraińskim. Biletu nie otrzymał, a siedząc już w wagonie, ponownie poprosił o bilet z napisami ukraińskimi, po czym konduktor wypisał mu bilet w języku niemieckim. Skwarko, odgrywając rolę podróżnego nieznającego języka niemieckiego, nie przyjął tego biletu, argumentując, że „chciał wiedzieć, czy przypadkowo nie doszło do pomyłki odnośnie ceny za przejazd i czy nie wystawiono mu biletu do innej stacji”¹⁰. Przemawiając w sejmie, Skwarko nie miał wątpliwości, że w sprawie biletów kolejowych chodziło o wykorzystanie Niemczyzny do eliminowania języka ukraińskiego, a pogląd ten zawarł w pytaniu: „Czy Wysoki Sejm stanie tu w obronie germanizacji? (...) Jakiego stanu posiadania zechce sejm bronić – czy niemieckiego?”¹¹. Prasa ukraińska przytaczała jeszcze więcej konkretnych przykładów na używanie języka niemieckiego w dokumentach kolejowych, podając nazwiska osób uważających się za poszkodowanych¹².

Prezes Koła Polskiego w parlamencie wiedeńskim i jednocześnie poseł Stanisław Głabiński, który dołożył wielu starań w celu upowszechnienia języka polskiego na kolei, zwłaszcza jako późniejszy minister kolei żelaznej w rządzie Richarda Bienenrtha, podważał argumenty wysunięte przez Skwarkę twierdzeniem, że sprawa „napisów na biletach ruskich” została już wdrożona na szczeblu centralnym. Wprawdzie nie była jeszcze pozytywnie rozpatrzona, ale prace trwały i miały zostać doprowadzone do końca, a wobec tego nagłość wniosku Skwarki – uważał – nie była uzasadniona¹³. Politycy polscy i przedstawiciele dyrekcji kolejowych wskazywali także na dużą liczbę wydrukowanych w języku polskim i niemieckim biletów, twierdząc, że należało poczekać na wyczerpanie ich nakładu, aby można było drukować następne¹⁴. Prasa polska o orientacji narodowej najczęściej wyśmiewała protesty ukraińskie, przedstawiając je jako wichrzycielskie, „hajdamackie”, destabilizujące porządek społeczny. Prasa ukraińska z kolei argumentowała odwrotnie, eksponując wiele faktów szczegółowych odnoszących się do nadużyć na kolei, i podważała argumentację, według której sprawę napisów na biletach należało traktować jako błahostkę¹⁵. Niemal wszyscy przemawiający w sejmie posłowie ukraińscy podawali przykłady braku możliwości zakupu biletu z napisami ukraińskimi oraz towarzyszące temu ekscesy i nieuprzejmą wymianę zdań. Robili to w przekonaniu, że uczestniczą w słusznej sprawie przywracania językowi ukraińskiemu praw gwarantowanych przez konstytucję austriacką. Brali przy tym w obronę chłopów, szczególnie narażonych na złe traktowanie przez konduktorów i innych pracowników kolei. Poseł Pawło Dumka zilustrował jedną z takich sytuacji następująco: „(...) Taki chłop, gdy przyjdzie do kasy, aby kupić

¹⁰ Ibidem, s. 2739.

¹¹ Ibidem, s. 2740.

¹² AGAD, zespół 307, sygn. 60, Sprawy językowe 1900–1909 i sygn. 61, Naruszenie praw języka ruskiego, 1910–1918, luźne karty.

¹³ *Stenogr. Spraw.*, 46 posiedzenie 1 sesji 9 kadencji z 4 X 1909; *Галицький сойм. Заведення руських білетів залізничих*, „Діло” 1909, nr 217 z 4 X, s. 2; M. Bobrzyński, *Z moich pamiętników*, Wrocław 2006, t. 2, s. 87; J. Kornaś, *Wstęp* [w:] *Stanisław Głabiński o ustroju państwa polskiego i parlamentarystyce*, wstęp, wybór i oprac. J. Kornaś, Warszawa 1999, s. 17.

¹⁴ *Stenogr. Spraw.*, 46 posiedzenie 1 sesji 9 kadencji z 4 X 1909, s. 2744.

¹⁵ Ibidem, s. 2742.

bilet za ciężko zapracowany grosz (...), zawsze, z małymi wyjątkami, jest traktowany z góry”¹⁶. Posłowie ujawniali wrażliwość na dumę narodową, gdy domagali się szacunku dla chłopów ukraińskich: „Urzędnik publiczny nie zwraca się do chłopu inaczej niż przez <ty>, urzędnik, który jest przedstawicielem inteligencji”¹⁷. Skrytykowano przy okazji poziom kultury osobistej nie tylko urzędników krajowych reprezentujących struktury autonomiczne, ale także inteligencji polskiej w ogóle.

Mówcą generalnym opowiadającym się za nagłością wniosku Skwarki był poseł Jewhen Olesnyckij. Wytknął on Głabińskiemu, że podczas debaty budżetowej w parlamencie Koło Polskie przyjęło rezolucję Jewhena Lewyckiego żądającą jak najszybszego wydrukowania biletów kolejowych z napisami ukraińskimi. W Wiedniu posłowie polscy przedstawiali ten fakt jako wyraz poparcia dla postulatów ukraińskich, co wywołało pozytywne komentarze w dziennikach niemieckich. Jednak od czerwca do października 1909 roku nie nastąpiła żadna zmiana w dostępności do biletów z napisami ukraińskimi. Przychylność Koła Polskiego zadeklarowana w parlamencie nie przełożyła się na zmiany w Galicji, co ułatwiło Olesnyckiemu motywowanie nagłości wniosku. Sprawę biletów kolejowych przedstawił jako kwintesencję polityki polskiej wobec Ukraińców, jako przykład stopniowego rozpalania napięcia społecznego przez władze krajowe: „(...) to nie jest tak wielka rzecz jak uniwersytet, jak gimnazja (...). Jednym pociągnięciem pióra, jednym słowem można tę sprawę załatwić (...). [Tymczasem] czeka się, aż sprawa się rozjątrzy, aż obejmie coraz szersze kręgi, aż rozpali umysły, rozpali namiętności, doprowadzi, Bóg wie, do jakich konsekwencji, czeka się, prowokuje (...)”¹⁸. Jeśli sprawa miałaby być załatwiona po myśli Ukraińców, jak zapewniał w Izbie Posłów Głabiński, to dlaczego – pytał Olesnyckij – ani gazety urzędowe, ani władze krajowe nie zdobyły się na opublikowanie ogłoszenia, choćby o następującej treści: „Rusini, 1 stycznia czy 1 grudnia będziecie mieli bilety, dajcie spokój!”¹⁹. Oskarżył władze krajowe o rozpalanie konfliktu polsko-ukraińskiego, twierdząc, że celowo prowokowały Ukraińców, przymykając oko na „szowinizm urzędników kolejowych”. W głosowaniu tylko 26 posłów opowiedziało się za nagłością wniosku Skwarki, co oznaczało, że wniosek został odrzucony²⁰.

Nasuwa się pytanie: czy można mówić o braku konsekwencji w postępowaniu tych samych posłów polskich akredytowanych w parlamencie wiedeńskim i w sejmie, skoro w parlamencie poparli oni rezolucję Lewyckiego w sprawie biletów z napisami ukraińskimi, a w sejmie wystąpili przeciw nagłości wniosku Skwarki? Wydaje się, że była to raczej kalkulacja polityczna Koła Polskiego, która nakazywała utrzymywać na terenie Wiednia wizerunek poważnej i odpowiedzialnej reprezentacji krajowej. Wystąpienia w sejmie traktowano inaczej, ponieważ debaty sejmowe nie wywoływały w Wiedniu takiego rezonansu, jak debaty parlamentarne. Echa wydarzeń sejmowych docierały do Wiednia niejako z opóźnieniem i nie były poddawane

¹⁶ Ibidem, s. 2745; *Галицький сойм. Польсько-урядницький savoir vivre*, „Діло” 1909, nr 218 z 5 X, s. 2.

¹⁷ *Stenogr. Spraw.*, 46 posiedzenie 1 sesji 9 kadencji z 4 X 1909, s. 2745.

¹⁸ Ibidem, s. 2747; *Галицький сойм. Генеральні бесіди*, „Діло” 1909, nr 218 z 5 X, s. 2.

¹⁹ *Stenogr. Spraw.*, 46 posiedzenie 1 sesji 9 kadencji z 4 X 1909, s. 2747.

²⁰ Ibidem, s. 2748.

natychmiastowej ocenie polityków wiedeńskich, chociaż Ukraińcy dokładali starań, aby w korzystnym dla nich świetle prasa niemiecka, zwłaszcza „Neue Freie Presse”, przedstawiała ich nierówną walkę z „polskimi” władzami krajowymi.

Taktyka polegająca na składaniu wniosków nagłych w celu utrzymywania postulatów ukraińskich na porządku dziennym sejmu odnosiła połowiczny skutek. Przez krótki czas zajmowały one uwagę posłów, po czym polska większość sejmowa je odrzucała. Nie inaczej było z wnioskiem nagłym Tymoteja Starucha z 3 lutego 1910 roku w sprawie lekceważenia języka ukraińskiego przez organy kolejowe i „prześladowania ukraińskich pasażerów”²¹. Debata nad tym wnioskiem odbyła się 4 lutego 1910 roku. Poseł Staruch przytoczył kilka faktów odmowy wydania biletów z napisami ukraińskimi w trzech językach: niemieckim, polskim i ukraińskim. Akcja prowadzona przez podróżnych polegała na tym, że najpierw zgłaszali oni brak biletu, a następnie wchodzili do wagonu. Tam ponownie żądali poświadczenia uiszczenia zapłaty w języku ukraińskim, którego nie otrzymywali, co kończyło się interwencją policji. Funkcjonariusze kolejowi oferowali poświadczenia tylko w języku polskim lub niemieckim. Odmowa przyjęcia poświadczenia w języku polskim była aktem demonstracyjnym i taktyką walki z dominującym w życiu publicznym językiem polskim. Jednak odmowa przyjmowania poświadczeń w języku niemieckim narażała na zarzut lekceważenia języka państwowego. Tego pasażerowie ukraińscy starali się unikać, jednak wątek języka niemieckiego został w sejmie wykorzystany do krytyki ukraińskich pasażerów. Gdy Staruch opisywał przypadek księdza Mykoły Konrada, katechety z Tarnopola, który poprosił o bilet do Lwowa z napisami w trzech językach, a na stacji Podzamcze wręczono mu poświadczenie w języku niemieckim, poseł Stanisław Stojałowski wykrzyknął: „Więc czemu narzekacie!”²². Złośliwe komentarze świadczyły już o przemęczeniu posłów oraz o tak daleko idącym wzajemnym zacieźrzeniu, że z jednej strony trudno było się spodziewać ustępstwa polskiej większości sejmowej, a z drugiej – zaniechania ukraińskiej akcji protestu na kolei.

Przywoływanie w sejmie pojedynczych incydentów było przez posłów ukraińskich traktowane jako ostrzeżenie przed falą protestów, polegających na nieustannym żądaniu biletów z napisami ukraińskimi. „Niech każdy trupem się położy, niech będą tysiące trupów!” – wołał Staruch. „I niech dojdzie do katastrofy” – dodał Skwarko²³. Determinacja posłów w kierunku rozszerzenia akcji protestu była tak wielka, jak żądało tego społeczeństwo, które reprezentowali. Nastroje społeczne były z jednej strony wystarczająco mocno podgrzane, aby debaty słowne w sejmie wpłynęły na radykalizację postaw ludności w terenie. Z drugiej strony i bez debat sejmowych nie brakowało powodów do manifestacji ulicznych. Sprawiały one poważne kłopoty administracji krajowej nie tylko ze względu na radykalizację środowiska ukraińskiego, ale także polskiego, co nasiliło się po zabójstwie namiestnika Andrzeja Potockiego. Michał Bobrzyński w swych pamiętnikach przywołał symptomatyczne zachowanie podpułkownika artylerii Tadeusza Rozwadowskiego, późniejszego szefa sztabu ar-

²¹ Ibidem, 74 posiedzenie I sesji 9 kadencji z 4 II 1910, s. 4359.

²² Ibidem, s. 4348–4349.

²³ Ibidem, s. 4351.

mii polskiej, wywodzącego się ze szlachty podolskiej, który podczas audiencji u namiestnika miał oświadczyć, że „na rozruchy ruskie jedyną właściwą bronią jest bombardowanie artylerią wsi zbuntowanych”²⁴. Wprawdzie od zamysłu do czynu droga była jeszcze daleka, niemniej składanie podobnych propozycji rozwiązywania problemów wskazuje na najwyższy stopień naprężenia w stosunkach narodowościowych. Sytuację tę potwierdzał także memoriał ziemiaństwa podolskiego z 5 czerwca 1908 roku złożony na ręce namiestnika Bobrzyńskiego, nacechowany obawą o jego własną przyszłość w związku z „szowinistyczną” agitacją ukraińską, „napawającą serca ruskie jadem szatańskiej nienawiści ku nam”²⁵. Ziemiaństwo proponowało wzmocnienie posterunków żandarmerii na wschodzie kraju, urządzanie przemarszów wojskowych przez tereny zamieszkiwane przez Ukraińców, większą kontrolę nad gimnazjalistami i studentami ukraińskimi oraz czystki w służbach mundurowych, to jest „oczyszczenie organów bezpieczeństwa z naleciałości ruskich”²⁶.

O skali napięcia w debacie nad nagłośnią wniosku Starucha świadczy fakt, że gdy głos zabrał komisarz rządowy Stanisław Grodzicki i ledwie zdołał poinformować posłów, że bilety z napisami w trzech językach: polskim, ukraińskim i niemieckim zaczęto już wydawać, poseł Kost' Lewyćkyj wykrzyknął: „Panie komisarzu, dlaczego nie po rusku?”²⁷. Komisarz dalej przemawiał po polsku, a Lewyćkyj replikował: „Jeśli przedstawiciel c.k. rządu sam łamie ustawę konstytucyjną, to nie może dziwić, że i podwładni urzędnicy ją łamią, co jest przedmiotem naszego nagłego wniosku”²⁸. Po obu stronach widoczny był brak woli do uspokojenia sytuacji. Lewyćkyj konsekwentnie żądał używania języka ukraińskiego tam, gdzie tylko istniała jakakolwiek podstawa prawna albo – jak sądził – pozwalała na to interpretacja prawa, zaś przedstawiciele większości sejmowej i rządu krajowego uparcie tego odmawiali. Komisarz rządowy, choć nie wprost, to jednak przyznał, że Ukraińcy mieli prawo żądać biletów z napisami ukraińskimi. W krótkim oświadczeniu poinformował posłów, że niektóre stacje kolejowe już zostały w nie wyposażone. Nie ustosunkował się jednak do kwestii poświadczeń za zakup biletów w wagonie na wypadek, gdyby dana stacja kolejowa nie posiadała wymaganych biletów. Rozporządzenie ministerialne nakazywało wydawanie poświadczeń w żądanym języku, co można było czynić, zanim wydrukowany nakład biletów z napisami w trzech językach trafił do kas kolejowych. Ponieważ konduktorzy tego nie robili, Lewyćkyj całą odpowiedzialnością za wzrost napięcia narodowościowego w kolejnictwie obarczył władze krajowe²⁹. Emocjonalna argumentacja posłów ukraińskich w dążeniu do wyjaśnienia wypadków szczegółowych na kolei nie miała wpływu na prace nadzoru kolejowego, który w trybie dotychczasowym prowadził dochodzenia dyscyplinarne wobec swoich pracowników³⁰.

²⁴ M. Bobrzyński, op.cit., t. 1, s. 170.

²⁵ [Memoriał kilku obszarników z r. 1908] [w:] M. Bobrzyński, op.cit., t. 2, s. 352.

²⁶ Ibidem, s. 353–354.

²⁷ *Stenogr. Spraw.*, 74 posiedzenie 1 sesji 9 kadencji z 4 II 1910, s. 4352.

²⁸ Ibidem.

²⁹ Ibidem, s. 4352–4353.

³⁰ Centralne Państwowe Archiwum Historyczne we Lwowie, f. 248, op. 5, sygn. 2, *Справа про дисциплінарне слідство проти працівників залізниці, 1912–1929, passim.*

Przedstawiciele większości polskiej także wypowiadali się w sposób emocjonalny. Widać było, że o zachowaniu posłów decydował nie tylko przebieg bieżącej debaty – przenosili oni także z nieodległej przeszłości nawarstwione w ich świadomości ciągle nierozwiązane sytuacje konfliktowe i stawali się zakładnikami innych nierozstrzygniętych problemów. Poseł Stanisław Starzyński, konserwatysta zaangażowany zwłaszcza w konfliktową sprawę uniwersytecką, uznał żądania Ukraińców za groźby, co ujął w następujących słowach: „My się nie damy sterroryzować ani z równowagi wyprowadzić (...), bo wiemy, że słuszność i prawo jest po naszej stronie”³¹. Akcja związana z biletami ogarnęła całą Galicję Wschodnią i zjednoczyła wszystkie ukraińskie grupy społeczne. W tym sensie specyfika transportu publicznego, otwartego na anonimowego pasażera, zmobilizowała Ukraińców do protestów zarówno w dużych miastach, jak i na prowincji, dopełniając obrazu walki z autonomią „polską” – jak określano autonomię galicyjską – we wszystkich sferach życia publicznego. Spór o napisy na biletach kolejowych należy traktować nie tyle jako samoistny problem w stosunkach ukraińsko-polskich, ile jako jeden z pretekstów do eskalacji walki narodowo-politycznej na forum parlamentarnym.

BIBLIOGRAFIA

- AGAD, zespół 305, sygn. 284, Przypadki naruszania ustawy językowej, skargi na urzędników nie przyjmujących interesantów posługujących się językiem ukraińskim, 1906–1911.
- AGAD, zespół 305, sygn. 285, Przypadki naruszania ustawy językowej, skargi na urzędników nie przyjmujących interesantów posługujących się językiem ukraińskim, 1912–1916.
- AGAD, zespół 307, sygn. 60, Sprawy językowe, 1900–1909.
- AGAD, zespół 307, sygn. 61, Naruszenie praw języka ruskiego, 1910–1918.
- CDIAL, zespół 248, op. 5, sygn. 2, Справа про дисциплінарне слідство проти працівників залізниці, 1912–1929.
- Stenograficzne sprawozdania z posiedzeń Sejmu Krajowego Królestwa Galicji i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskim*, Lwów 1908, 1909.
- Bobrzyński M., *Z moich pamiętników*, Wrocław 2006, t. 1.
- Bobrzyński M., *Z moich pamiętników*, Wrocław 2006, t. 2.
- Stanisław Głabiński *o ustroju państwa polskiego i parlamentaryzmie*, wstęp, wybór i oprac. J. Kornaś, Warszawa 1999.
- Ruszczyzna w kolejnictwie galicyjskim*, „Gazeta Narodowa” (Lwów) 1907, nr 3, s. 2.
- Новини, „Діло” (Lwów) 1907, nr 195, s. 2.
- О руську мову на залізницях. Внесене п. д-ра Евгена Левицького*, „Діло” (Lwów) 1907, nr 168, s. 2.
- За руську мову на залізницях*, „Діло” (Lwów) 1909, nr 209, s. 2.
- Галицький сойм. Польсько-урядницький savoir vivre*, „Діло” (Lwów) 1909, nr 218, s. 2.
- Галицький сойм. Генеральні бесідники*, „Діло” 1909, nr 218, s. 2.
- Галицький сойм. Заведення руських білетів залізничих*, „Діло” (Lwów) 1909, nr 217, s. 2.

³¹ *Stenogr. Spraw.*, 74 posiedzenie 1 sesji 9 kadencji z 4 II 1910, s. 4355.